

남미인프라통합구상 — 콜롬비아 사례

김달관

라틴아메리카 대륙은 광대하지만 대부분의 공간이 고립되어 있어서, 이러한 요소들은 라틴아메리카 통합에 어려움을 주고 있다. 19세기 초에도 안데스 지역에서 낮은 인구밀도, 낮은 인구배분, 광범위한 공간으로부터 떨어진 채, 사람에게 유용한 공간에 집중적으로 살게 되면서 안데스 지역을 하나로 묶는 정치를 어렵게 했다. 이렇게 텅 빈 광범위한 공간은 라틴아메리카 통합의 제일 큰 한계로서 오늘날 장애가 되었고, 이 지역 국가들은 사전 준비 없이 지역통합 과정으로서 무역자유화를 약속했으나, 고립된 지역에서 물리적 통합을 위한 노력은 부족했다. 따라서 영토의 새로운 중요성과 함께 지역개발 협력은 사회간접자본 시설에 대한 투자가 선행되어야 한다.

또한 지역통합을 실현할 공간에 대한 지식체계가 구축되어야 하는데, 그것은 목표에 도움이 되는 지역에 대한 지식과 이해가 부족하여 한계로 작용하기 때문이다. 라틴아메리카의 지리적 광대함으로 인해, 이곳에 대한 지리적이고 환경적인 지식과 이해는 지역 공간 창설과 지역의 사회간접자본 시설 프로젝트 실현에 도움이 된다. 이러한 목적에서 미주개발은행은 최근 연구에서 “라틴아메리카 국가의 사회적, 경제적 발전은 지역의 특징과 기후 등 물리적 환경에 영향을 받았고, 인구배분 등 인간환경에 의해 영향을 받았다. 즉 지리적 측면에서 가장 많은 영향을 받은 것은 토지생산성, 지역풍토병 여부, 자연적 재앙 등이 있고, 인간환경 측면에서 가장 영향을 받은 것은 국가의 국민 배치 등이 있다”라고 언급했다.

라틴아메리카는 일반적으로 남북을 연결하는 종적인 사회간접시설은 일정정도를 갖추고 있다고 할 수 있지만, 동서방향이나 서동방향 등 횡적인 방식으로 지역을 연결하는 사회간접시설은 거의 존재하지 않기 때문에 사회통합, 지역개발 및 경제개발에 어려움을 겪고 있다. 이러한 인식하에서 2000년대 중반 페루에서 거행된 남미정상들 모임에서 남미인프라통합구상(IIRSA)이 필요하다는 것에 합의하고 남미지역 사회간접자본 통합을 위한 10개축을 건설하는데 합의했다. 이 글은 IIRSA와 관련된 국가인 콜롬비아 사례를 중심으로 기존의 논의를 간략하게 검토하는 것이다.

라틴아메리카 지역 구분 및 특징

라틴아메리카 지역은 다양한 지리적 그룹으로 존재한다. 라틴아메리카를 지리적 관점에서 7개 지역으로 구분하면 다음과 같다.

1. 미국과 멕시코 사이의 국경지역: 라틴아메리카에서 1인당 GDP가 가장 높은 곳으로 낮은 인구밀도와 건조한 날씨 지역
2. 중미와 안데스 고지대: 1인당 GDP가 매우 낮고 원주민이 주로 사는 지역 (예외로 멕시코시티, 보고타)
- 3, 4. 대서양과 태평양연안의 저지대: 열대기후, 태평양 연안지역은 특히 고밀도 지역이면서 국제교역 접근이 용이, 열대농업의 도전과 풍토병 문제
5. 아마존 지역: 사람이 별로 살지 않지만 자연자원 때문에 인근지역 보다 높은 소득
- 6, 7. 코노수르(Conosur) 지역: 인구밀도가 낮은 고지대와 반대로 높은 소득과 높은 인구밀도의 온난기후 저지대

이 중에서 안데스 지역은 8천km에 달하는 안데스 산맥이 있다는 중요한 특징이 있고, 열대지역, 적도지역, 온난한 지역이 있다. 그리고 안데스 산맥의 긴 경사면을 따라 기후와 고도에 따른 농업의 다원성이 크다. 안데스 지역은 일반적으로 도시에 인구가 집중되어 있어서, 주민의 40%가 대도시에 살고 있다. 1950년대에 페루의 리마와 콜롬비아의 보고타는 인구가 백만 명을 넘었다. 1990년대 초에 백만 명의 인구가 사는 대도시는 8개가 형성되었고, 이러한 대도시에 사는 인구는 총 2천 2백만 명 정도에 이르렀다. 다른 한편, 10만~50만 명의 인구가 사는 도시도 약 50여 개가 된다. 콜롬비아 전체인구는 4천 5백만 명이다.

콜롬비아 IIRSA의 필요성

콜롬비아는 경제개발, 미국과 FTA 협상과정을 통해서 콜롬비아의 생산성과 경쟁력을 높이기 위해 내부적으로 사회간접자본 투자의 필요성을 인식하게 되었고, 장기적인 발전을 위해서 태평양과 대서양 사이를 잇는 교통축 건설의 필요성을 인식하게 되었다. 그리고 다른 남미지역의 사회간접자본 시설과 연결을 위해 태평양 쪽의 항구시설을 다급하게 개선시키는 것이 필요하고, 베네수엘라와 지역개발 협력 차원에서 베네수엘라에서부터 콜롬비아를 통해 아시아로 석유수출을 할 수 있도록 항구까지 송유관 건설이 필요함을 인식했다.

이러한 관점에서 경제개발과 지역통합을 위해 교통과 통신 수단의 사회간접자본 시설이 중요한 문제로 등장했다. 특히 콜롬비아 경우에 국제적 편입을 위해 가장 큰 문제가 교통과 통신의 사회간접자본 시설이 부족하다는 것이다. 콜롬비아에서 교통시설 미비는 라틴아메리카의 다른 국가와 관계에서도 걱정거리이다. 콜롬비아는 안데스 지역에서 판아메리카 도로 하나에만 의존하고 있는 상태여서 안데스의 다른 국가와 연결에 어려

움이 존재한다.

이렇게 남미 국가들은 경제개발과 지역통합을 위해 교통, 통신 시설 연결의 필요성을 인식하고, 2004년 페루 쿠스코에서 개최된 제3회 남미 정상회의에서 남미국가공동체(Comunidad Suramericana de Naciones: CSN)결성에 합의했다. 이에 2005~2010년 동안 IIRSA 통합의 10개축 건설에 동의했다. 그 10개축은 ①안데스축 ②아마존축 ③남회귀선축(아르헨티나와 칠레 북쪽, 브라질 남부와 파라과이 남서쪽 지역 연결) ④기아나축(기아나, 수리남, 베네수엘라 지역 연결) ⑤남부축 ⑥중부대양간축(볼리비아, 브라질, 칠레, 파라과이 지역 연결) ⑦페루-브라질-볼리비아축 ⑧메르코수르-칠레축 ⑨파라과이-파라나축 ⑩남안데스축 등이다.

IIRSA의 10개 축에서 콜롬비아와 관련이 있는 것은 안데스축과 아마존축이다. 안데스축은 총 59개의 프로젝트 중에서 11개와 관련이 있고 콜롬비아는 8개의 프로젝트에 참여하고, 베네수엘라와 페루는 6개, 에콰도르와 볼리비아는 각각 3개의 프로젝트에 참여한다. 아마존 축은 6개의 프로젝트와 관련이 있고 에콰도르는 3개에 참여하고, 콜롬비아는 2개, 페루와 볼리비아는 각각 1개에 참여한다.

콜롬비아는 지형적으로 안데스의 3개 산맥과 각각의 산맥에 중요한 4개의 교통망이 존재하는데 ①서쪽지역 ②막달레나 강 지역 ③중앙지역 ④콜롬비아 남쪽에서 북쪽으로 뻗어있는 평원지역이 있다. 반면 이 지역을 관통하는 지역은 2군데 밖에 없는데 ①보고타-메데인 ②콜롬비아 동쪽지역 경계지역인 카레뇨(Carreño) 항구-부에나벤투라가 있다. 콜롬비아의 교통체계는 남미의 일반적인 상황을 보여주는데, 그것은 교통수단이 남쪽에서 북쪽으로 연결되어 있지만, 동서 또는 서동지역으로 연결되어 있는 교통수단이 없다는 것으로써, 남북으로 연결이나 경제개발은 가능하지만, 동서지역을 연결하는 교통수단 부족으로 국가, 지역 간의 경제개발 협력이 부족하다. 이에 남미지역 사회간접자본 통합이 필요하다는 것이다.



콜롬비아의 최대 항구, 부에나벤투라

콜롬비아의 지역개발 가능성

세계은행에 따르면, 1970년대 미국에서 교통수단별 사용을 보면, 육로수송 49.8%, 철로수송 26.7%, 항공수송 0.2%였다. 1993년에는 육로수송이 42.3%로 축소되었고, 철로수송은 31.2%로, 해상수송은 26.1%, 항공수송은 0.4%로 증가했다. 콜롬비아에서는 반대의 경향을 보여주었는데, 1970년대 육로수송은 76.9%, 해상수송은 12.7%, 철로수송은 9.2%, 항공수송은 0.1%를 담당했다. 세계화가 진행되던 1993년에는 육로수송이 94.1%로 상승했으나, 해상수송 4.5%, 철로수송 1.2%, 항공수송 0.1%로 육로수송을 제외한 다른 운송수단은 거의 의미 없는 수준으로 감소했다.

이러한 문제는 단 하나의 교통수단에 의한 집중뿐만 아니라, 이것이 다른 교통수단과 비교했을 때, 경쟁력이 떨어진다는 것이다. 해상수송이 육로수송보다 저렴한 것인데, 예를 들면, 1톤의 상품을 수송하는 경우에

보고타에서 부에나벤투라로 이동할 때, 육상수송은 34달러가 들고, 부에나벤투라에서 도쿄까지 해상수송 비용은 20달러이다.

콜롬비아의 태평양 지역은 대부분이 아프리카노예 후손이 거주하는 지역으로서 낮은 지역개발과 경제사회적 조건으로 인해 개발에 어려움이 있다. 사회간접자본 시설 측면에서 대서양 연안과 다르게 태평양 연안은 부에나벤투라라는 한 개의 항구만 있는데, 이 항구는 콜롬비아 국제교역의 50% 이상을 담당하고 있다. 그러나 이 항구는 지질학적으로 확장하기 어려운 한계가 있다. 따라서 태평양 연안지역에서 새로운 항구건설이 시급하다. 다른 한편으로 콜롬비아의 고립을 극복하고 남미와 연결할 수 있는 유일한 장소는 에콰도르와 국경을 이루는 나리뇨(Nariño) 주의 루미차카(Rumichaca) 다리가 유일하다. 동시에 콜롬비아의 가장 역동적인 시장을 대표하는 국가는 베네수엘라이지만 베네수엘라로 통하는 곳은 2곳으로 북산탄데르 주의 쿠쿠타(Cucuta)와 과히라(Guajira) 반도의 파라구아촌(Paraguachón)이 있다. 그럼에도 푸투마요(Putumayo) 주에 다른 가능성이 있고(산미겔 강의 다리로 에콰도르와 국경을 접하는), 베네수엘라와 국경을 접하고 있는 사라베나(Saravena)와 아라우카(Arauca) 지역이 있다. 또한 콜롬비아는 판아메리카나 도로와 연결할 수 있는 대서양 연안의 파나마 도로와 연결 개발사업과 우라바(Urabá) 만(灣)의 항구건설을 통해 북쪽지역 국가와 연결 필요성이 있다.

콜롬비아에서 육로수송 체계에 대한 고려는 내부로 향하는 것이지 해안지역으로 향하는 것이 아니다. 이것은 보다 높은 비용 상승을 의미하는데, 항구지역에서 수입품을 받아서 그것을 콜롬비아 내부의 생산지로 이동시키고 이후 다시 외국으로 보내기 위해 해안지역으로 보내야 하기 때문이다. 항구와 관련하여 대서양 연안지역은 만족스러운데 카르타헤나, 바랑키야, 산타 마르타 항구 등이 있다. 그럼에도 콜롬비아 카리브 연안 지역의 서쪽지역인 파나마 국경근처에 있는 우라바 만(灣) 지역에 항구가 필요한데, 적당한 장소는 타레나(Tarena) 항구로서 우라바 만의 서쪽지역

에 위치해 있다. 파나마와 중미 사이의 연결도로는 우라바 지역의 타레나 항구에 접근을 가능케 하기 때문에 콜롬비아에 유익하다. 다른 항구개발 가능성은 콜롬비아 태평양 연안 북쪽으로 파나마와 근접하고 초코(Choco) 주에 위치한 트리부가(Tribuga)이다. 트리부가 항구는 태평양 연안에 부족한 항구로 인한 어려움을 극복할 수 있고 베네수엘라와 지역개발 협력 가능성을 높이면서, 태평양 국가들과 관계를 발전시킬 수 있다. 그럼에도 우트리아(Utría)에 있는 국립공원과 관련이 있는 환경문제와 지역주민의 합의를 해결해야 한다.

철로수송과 관련한 사회간접자본은 매우 열악하다. 총 3,154km 철로 중에서 2,141km만 사용하고 있다. 대부분의 기관차는 작동하지 않고 속도는 시간당 20km 미만이다. 게다가 콜롬비아 카리브 연안의 산타 마르타 항구와 태평양 연안의 부에나벤투라 항구 사이를 잇는 철도는 라 펠리사(La Felisa)와 라 핀타다(La Pintada) 사이에 있는 카우카(Cauca) 강의 범람으로 완전히 붕괴되었고 이후 복원이 되지 않았다. 그래서 현재 태평양 방향으로, 콜롬비아의 카리브 해 쪽으로 서로 다른 2개의 철도가 있다. 그럼에도 중남미의 다른 나라와 비교할 때, 철도 비중은 만족스럽다. 칠레, 멕시코에서 철도는 고립과 지역 간 상품가격을 축소시키면서 내부시장 형성에 기여했다. 아르헨티나 경우는 부에노스아이레스에서 시작되는 철도망 덕택으로 토지사용 효과를 상승시켰다. 그러나 토지확대와 토지연결 기여는 콜롬비아에서 지역 개발에 아직 잘 사용되지 못하고 있다.

콜롬비아에서 내륙해상수송로는 총 24,725km 중에서 18,225km은 1년에 한 번 정도 사용되고 그 중에서 39%만이(7,063km) 지속적으로 사용되고 있다. 내륙해상수송을 이용한 수송비중은 2002년 3%이고, 그 중에서 80%가 석탄을 사용하는 배를 이용하는 연안수송이다. 연안 수송은 다른 수송수단이 존재하지 않는 고립된 지역에서 상품과 여객 수송에서 초보적이고 산발적인 방식으로 이루어진다. 콜롬비아에서 이러한 지역은 아마존과 동부 평원 일부로서 콜롬비아 전체의 50%에 해당하고 이러한 지

역은 수송수단이 거의 존재하지 않는다. 그러나 경제적으로 관련 있는 지역에서 연안 수송은 별로 사용되지 않는다. 왜냐하면 연안부두시설과 다른 수송수단으로 연계성이 거의 부재하기 때문이다. 연안 수송을 통한 다양한 수송 방식의 연계성 진작은 국민경제에서 멀리 떨어진 지역을 통합하는 데 중요하다.

콜롬비아의 IIRSA: 오리노코-메타-태평양 통로

민간단체에 의한 연계수송 통합 프로젝트인 IIRSA를 통해 인접국과 다국적·다국경을 초월하는 운용의 공고화는 중요하다. 콜롬비아에서 가장 중요한 프로젝트는 ‘오리노코-메타(Meta)-태평양 통로’이다. 이것은 남미지역 수송 통합 프로젝트의 하나이고, 동시에 양 대양을 잇는 프로젝트이다. 그리고 재정적, 기술적 관점에서 단기에 끝마칠 수 있는 프로젝트로서 콜롬비아의 태평양과 베네수엘라의 대서양을 통합한다. ‘오리노코-메타-태평양 통로’ 프로젝트는 오리노코와 메타 강의 연안 길과 보고타와 그리 멀지 않은 로페스(López) 항구와 초코 주의 트리부가의 새로운 항구를 통해 태평양 쪽으로 빠지는 대안적인 출구를 만드는 것이다.

콜롬비아와 베네수엘라의 오리노코 지역은 65%가 베네수엘라에 속한다. 콜롬비아의 로페스 항구와 베네수엘라의 델타 아마쿠로(Delta Amacuro) 사이의 메타와 오리토코 강의 길이는 1,890km이다. 콜롬비아의 메타지역 거리는 859km이고 그 중에서 200km는 양국의 국경을 형성한다. 콜롬비아와 베네수엘라 사이의 동쪽 경계지역의 카레노 항구와 로페스 항구는 4월부터 11월까지 항해가 가능하다. 베네수엘라 오리노코 입구인 델타 아마쿠로에서 콜롬비아의 태평양쪽의 부에나벤투라 항구 사이의 길이는 2,728km이고 이 중에서 1,890km는 하천이고 838km는 육로이다. 로페스항구, 비야비센시오, 보고타, 이바게, 아르메니아, 칼리, 부

에나벤투라 등 이 지역은 여러 방식의 수송로가 이용된다.

교통수단 상호연계는 지역적 경제통합을 강화한다. 콜롬비아와 베네수엘라의 역사적, 사회적 측면에서 공동의 평야지역(llano) 통합뿐만 아니라 경제적 통합의 의미도 있다. 베네수엘라의 오리노코 유역은 철, 석유, 알루미늄 그리고 전기가 생산된다. 콜롬비아 지역도 석유, 목축업, 농업 생산에 종사한다. 콜롬비아 지역은 연안 수송을 통해 시멘트, 석탄, 목축, 식량을 수출하고, 철, 알루미늄, 연료를 수입할 수 있다. 따라서 베네수엘라, 에콰도르를 연결하는 교통체계 구축은 콜롬비아의 국내적 발전뿐만 아니라, 국제적 협력을 통한 공존의 가능성을 확대한다.



베네수엘라를 관통하는 오리노코 강

김달관 — 서울대학교 라틴아메리카연구소 HK연구교수